

Marine Safety

E 5 – WINTER 2000

Review

Legislative Updates

The *Canada Shipping Act* (CSA) reform has been proceeding on two tracks. Track one resulted in Bill C-15 (which revised Part I – ownership, registration and mortgages, and added a new introductory Part to the entire act). Track two modernizes the remainder of the Act.

TRACK 1

Bill C-15 (Chapter 16 of the Statutes of Canada, 1998) received Royal Assent on June 11, 1998, at which time those provisions relating to the Lower St. Lawrence Pilots' Pensions came into force. Provisions that did not require an implementation strategy or regulatory changes were brought into force on October 31, 1998. The coming into force date for section 11 of Bill C-15 (which amended section 406 of the CSA) was October 31, 1999, which also coincided with the implementation of a recently developed small vessel monitoring and inspection strategy/program. The remaining provisions, relating to the new Ship Registration and Tonnage Regulations, came into force on February 25, 2000.

TRACK 2

Last summer, Transport Canada sought Cabinet approval to share with stakeholders our track two draft legislation (CSA 2000). Many comments were received and a number of revisions have been made to reflect stakeholder feedback. In March 2000 the department plans to introduce in Parliament a final CSA bill.

Cabinet approval has also been granted to draft legislation creating a multi-modal transportation tribunal to be named the Transportation Appeal Tribunal of Canada. Information on this tribunal, and the types of administrative-based enforcement actions under the CSA which could be reviewed can be found at: http://www.tc.gc.ca/tcss/TATC/main_e.htm

The cooperation and support that has been received, and is still forthcoming, is fundamental to the modernization of the CSA. Ongoing collaboration on issues of interest and concern to the marine community will help ensure a safe and viable marine transportation system. ✎

Contributor: Elisabeth Bertrand, Project Officer, CSA Reform Project, Ottawa

Table of Contents

On the Benefits and Checks for Inspection Delegation	3
Marine Safety Embarks on New National Training Program	4
Update on Interim Program for Passenger Vessel Compliance	5
Intelligent Transportation Systems	6
Minister Tables Pilotage Review in Parliament	8
UFOs – "Unaccustomed Floating Objects"	9
Changes in Tonnage Regulations Make a Significant Difference	10
On the Lookout for Marine Safety Inspectors	11
Staying Current with Canadian Marine Advisory Council	12
Occupational Safety and Health (OSH) Explanations	14

CA1
T360
-M17

Progress of Our Journey

Welcome to our fifth issue of *Marine Safety Review*. In this issue we will explore what has been happening in the industry and within Transport Canada's Marine Safety Directorate.

We anticipate the tabling of the new *Canada Shipping Act* (CSA) for its first reading in the House of Commons in March, and we hope for a speedy passage. This modernized legislation will support a safe, technologically-advanced and efficient marine industry that is capable of competing globally.

As we look at ways of adopting this new vision of marine safety in Canada, we continue to consult, communicate and collaborate with industry and stakeholders. Keeping abreast of technological and economic pressures in the industry is vital to such issues as the CSA reform.

We continue to rely on our national consultation forum – the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). We are pleased to report that restructuring the bi-annual meetings has resulted in improved information exchange, communication and efficiency when administering the numerous and diversified discussions.

Negotiations are underway to delegate certain inspection services to five major classification societies in Canada. This move is designed to address shipowners requirements, eliminate duplication and change the focus of our current inspections towards a more comprehensive system auditing approach.

As a first step, we delegated International Safety Management (ISM) Code inspections last summer. Tentative agreements are currently

on the table for the next phase – the Laker type of dry cargo vessels. We expect to reach a consensus by April 1, 2000. The target date for all other type vessels is tentatively set for the end of September 2000.

An integral part of this new scenario is our quality assurance program which will monitor and conduct spot checks in order to provide a more comprehensive analysis of our programs. Aimed at helping us deliver uniform services across the country, the program is currently in the early stages of implementation.

The audits will provide us with direct feedback on all our program delivery, including the delegated inspections. It will be designed not only to tell us if and when we achieve our goals, but also to give us the information necessary to improve our performance.

The delivery of superior service in a changing regulatory environment necessitates the upgrading of our electronic tools. These upgrades will include a total re-build of the Port State Control System (PSC), the Ship Inspection Reporting System (SIRS), and the Automated Certification and Examination System (ACES). The new systems will ultimately improve efficiency by eliminating duplication and providing more accurate and timely reporting. The work began last year and is slated for completion by 2001.

To strengthen our workforce, our current national recruiting campaign will fill some expected vacancies in our organization. Additionally, the campaign will yield valuable information on potential feeder groups for developmental training, should



Bud Streeter

our traditional recruiting sources continue to diminish. In a related vein, our national training program is beginning to offer courses containing the latest information on changing regulations and procedures to support employees in our core programs.

The changes in the past several years have been significant. It is well worth noting that, during that time, our commitment to defining our structure, mandate and priorities and to meeting the needs, demands and requirements of marine safety has not wavered and continues to be paramount in reaching our goals.

As we head into the future we will continue to keep our clients and partners in the industry well informed through our annual progress report on our strategic plan objectives and our quarterly *Marine Safety Review*. In addition, last November Transport Canada proudly launched a new national web site with links to the Marine Safety and regional home pages. Our enhanced Internet presence complies with Treasury Board's "common look and feel" guidelines.

...continued on page 3

On the Benefits and Checks for Inspection Delegation

While still standing firmly at the helm, Marine Safety has begun the process of delegating certain inspections to classification societies in Canada.

The process that began last summer with the delegation of inspections for the International Safety Management (ISM) Code will be progressing to other types of inspections this year. Marine Safety will retain its regulatory responsibility and increase its quality assurance role.

"Industry was asking for the delegation of inspections and we are delivering," says Andrew Hart, Director of Quality Assurance at Marine Safety.

One of the reasons for the shift is that, to a great degree, it will eliminate duplication. Currently, some 70 to 80 per cent of the work we do on 'classed ships' is also done by classification societies.

We expect that this change may result in a variety of direct and indirect savings for the ship owners.

While the move to delegate will not adversely affect inspector positions within Marine Safety, it will serve to lighten the load on currently over-worked inspectors. Marine Safety inspectors will now be able to shift their focus to other duties such as awareness programs that foster an improved safety culture – which is part of Transport Canada's strategic plan for all to share the responsibility for safety in transportation.

"Consequently, Marine Safety is actively phasing in a process of delegating inspections to the five major classification societies that operate in Canada," explained Mr. Hart.

An agreement is under discussion for the "Laker" fleet, with a target date of April 1, 2000. For the remaining ships, the target date is tentatively set for the end of September 2000. Final policy, especially the extent of delegation on passenger ferries, remains to be approved.

"This will delegate most shipboard inspections, when the owner wishes to take the option of having the classification society do it on our behalf."

MARINE SAFETY QUALITY CONTROL

It is extremely important to note that Marine Safety is still steering the ship. In its oversight role we will ensure that the safety of the system is not compromised.

Ultimately, Marine Safety remains responsible for enforcing regulations and standards, and ensuring that inspections are carried out in a proper manner.

One of the most important first steps is developing the agreements between Marine Safety and the classification societies, with their schedules setting out the detailed requirements of what is delegated.


In addition, Marine Safety will be verifying the work, which will include unannounced ship board visits, through its quality assurance program. The direct feedback from the audits will allow Marine Safety to verify the achievement of its goals, as well as provide information that can be used to improve performance.

The entire process and criteria are currently under development and will be fully documented.

The organizations that will be performing the inspections already have quality management systems in place. Consequently, we'll be learning from each other and the long-term result will be better safety.

...continued from page 2

In short, we are right on track with the five key priorities outlined in our Marine Safety Strategic Plan and its subsequent 1999 update. This issue of *Marine Safety Review* will elaborate on some of the more interesting events occurring across the country in this regard.

We continue to be interested in your questions and welcome your comments for publication in upcoming issues. The e-mail address is: marinesafety@tc.gc.ca 

...continued on page 4

Marine Safety Embarks on New National Training Program

Marine Safety has embarked on a national program to provide technical training for its inspectors.

In February 1998 Marine Safety obtained project approval from Treasury Board to design, develop and implement a National Training Program (NTP). The program has been established to ensure national standards of quality service by promoting and improving the safety of life and property on navigable waters and the protection of the marine environment.

The Marine Safety National Training Steering Committee is guiding the process along with senior managers and training professionals to ensure the course requirements are in line with Marine Safety's priorities. This being said, the initial training efforts are focusing on core programs and risk areas over the next few years.

Additionally, Marine Safety is planning to conduct a national needs assessment survey to ensure the courses are in line with the competencies identified in the new role of the inspector.

If you require further information on the National Training Program, please contact Debbie Jones-Whitney at (613) 998-9360 or by e-mail at joneswd@tc.gc.ca

Contributor: Debbie Jones-Whitney, Acting Policy Training Advisor, Ottawa



...continued from page 3

A SEPARATE ISSUE

In another vein, there is a pilot program on the West Coast for the self-inspection of tow boat hulls and machinery.

The program is in the experimental stages and involves a limited number of vessels, cautions Hart. If it proves to be a viable option, one person in a company would have the sign-off authority for inspections of the hulls and machinery on their tow boats. Inspections for safety or pollution equipment would not be included.

Contributor: Andrew Hart, Director, Quality Assurance, Ottawa



Update on Interim Program for Passenger Vessel Compliance

In the September 1999 issue of the *Marine Safety Review* readers were introduced to the interim program for passenger vessel compliance necessitated by the change in the definition of "passenger" under the *Canada Shipping Act*.

The interim program is in effect nationally from June 9, 1999 to December 31, 2000. The small vessel compliance and enforcement groups operating in all the regions have been busy inspecting small passenger vessels under this interim program. Regional offices reported their activities to December 31, 1999 as noted in the diagram below.

The Pacific region has held numerous information sessions. Members of the group addressed diverse clientele from operators of passenger charter vessels to the Sports Fishing Institute of British Columbia.

The Atlantic region is anticipating a very active time in the upcoming months as Halifax prepares to host the Tall Ship 2000 celebrations this summer.

In all regions, many other small passenger vessels of 5 to 60 gross tons have been inspected and certified to carry more than 12 passengers.



The Naiad Explorer; owned by Mackay Whale Watching Ltd., is a certified passenger vessel.

You can obtain further information on the Transport Canada web site at: http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/english/intro_e.htm or from any Marine Safety Office. ➔

Contributor: Kin Tue-Fee, Senior Inspector Technical, Design and Construction, Ottawa

REGIONAL ACTIVITIES

Number of vessels inspected to end of 1999 in each Region.

PACIFIC

- 25 vessels inspected under Interim Passenger Vessel Compliance
- 65 vessels inspected under small vessel monitoring and inspection program

PRAIRIE AND NORTHERN

- Four vessels inspected

ATLANTIC

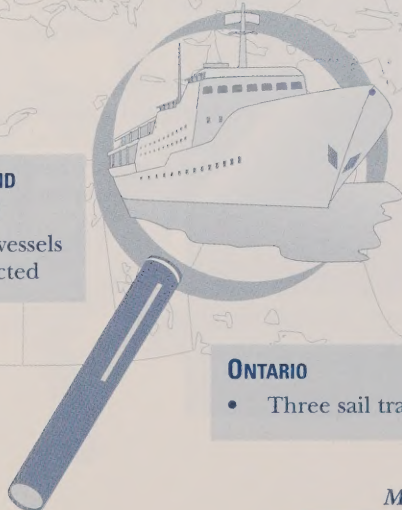
- 26 Safety Inspection Certificates (SIC 16's) issued
- One Notice of Survey issued
- Eight detention orders issued to vessels operating without a Safety Certificate or Notice of Survey

QUEBEC

- Four vessels inspected

ONTARIO

- Three sail training vessels



Intelligent Transportation Systems – Smarter, Smoother, Safer, Sooner

MARINE SAFETY PARTICIPATES IN SIXTH ITS WORLD CONGRESS

ITS – Smarter, Smoother, Safer, Sooner was the theme of the sixth world congress on Intelligent Transportation Systems (ITS) in Toronto, November 8-12, 1999.

The distinguished international forum attracted more than 4000 transportation professionals from some 50 countries. The congress showcased significant state-of-the-art products and services to make transportation systems safer, more efficient and reliable, and environmentally friendly – often without having to alter existing infrastructures.

Along with the broad range of technologies, the congress also featured about 200 plenary, executive, panel and technical sessions that provided an excellent forum for discussing ITS and the issues facing the sector in the new millennium.



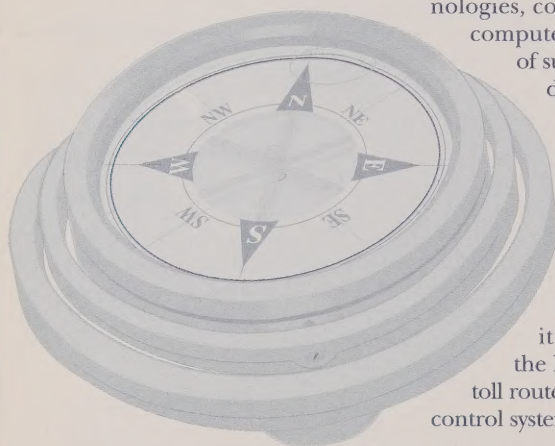
Transport Minister David Collette visits the TC ITS booth. This 6th International Conference was held in Toronto on November 8-12, 1999.

Intelligent transportation systems include sensor and control technologies, communications, and computer informatics. The use of such systems cuts across disciplines such as transportation, engineering, telecommunications, computer science, finance, electronic commerce and automobile manufacturing.

ITS applications made it possible to implement the Highway 407 electronic toll route, the St. Lawrence Seaway control system and the Toronto traffic

management computer centre – the world's first computer-controlled traffic signal system.

During the conference, there was a demonstration of some Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) and Differential Global Positioning Systems (DGPS) – a joint effort between Marine Safety, Canadian Hydrographic Services and Marine Navigation Services of the Canadian Coast Guard. Marine Safety recognizes the use of ECDIS with the global positioning system as an important innovation that will enhance navigation safety and efficiency.



ITS Canada hosted the congress with Transport Canada as co-sponsor. The event was co-organized with ITS America and with support from parallel organizations, ERTICO in Europe and VERTIS in Asia-Pacific.

Transport Minister David Collenette gave the keynote speech at the opening ceremonies and also spoke at a subsequent dinner. In his keynote address, he announced \$7 million worth of funding for intelligent transportation systems technology in Canada.

"The Government of Canada is committed to implementing a comprehensive ITS strategy for Canada. Fostering lasting partnerships among the public, private and academic sectors is an important first step

in finding ways that Canada can benefit from these important advances in transportation technology..." he said.

The funding will be provided to the ITS Society of Canada, the University of Toronto and the provinces and territories. Transport Canada has been funding ITS research and development projects for several years through its Transportation Development Centre.

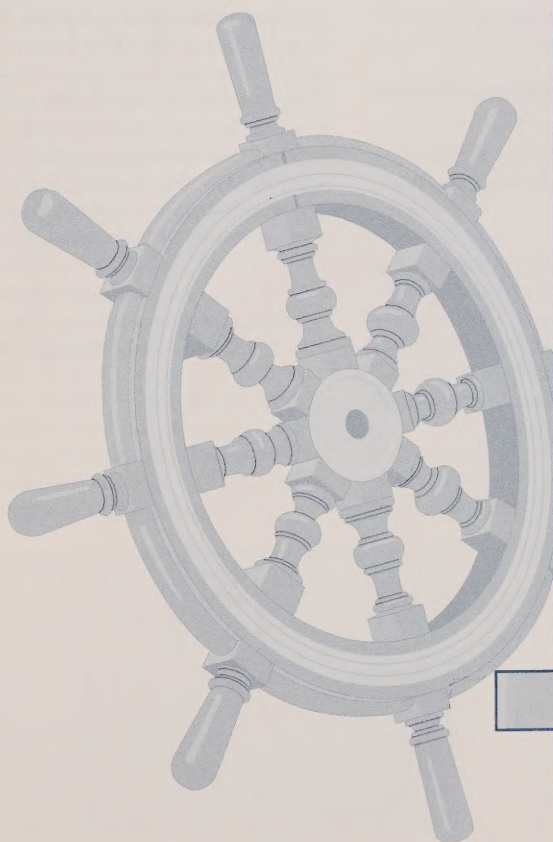
In addition to providing information for the technical program, Transport Canada also coordinated the Government of Canada pavilion. Captain Antony Kasprzak represented the Marine Safety Directorate and was one of 60 federal representatives staffing the pavilion.

The federal pavilion featured seven departments including:

- Transport Canada;
- Environment Canada;
- Fisheries and Oceans Canada;
- Industry Canada;
- Natural Resources Canada;
- Canada Customs and Revenue Agency; and
- Canada's National Research Centre.

For more information on ITS visit:
http://www.tc.gc.ca/POL/EN/its/menus_e.htm and
<http://www.itscanada.ca> ↗

*Contributor: Captain Antony Kasprzak,
Senior Inspector with Ships &
Operations Standards, Ottawa*



A closer look at the TC booth.

Minister Tables Pilotage Review in Parliament

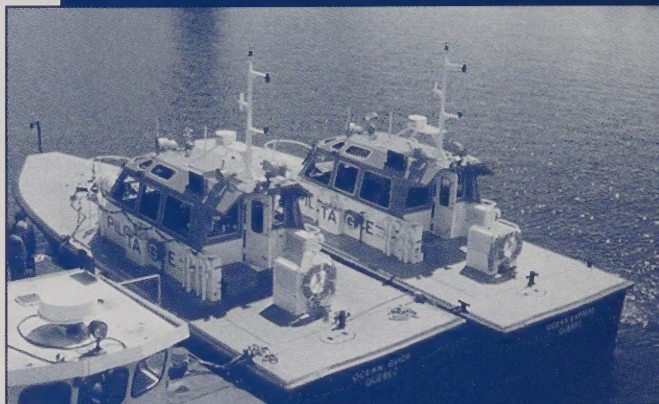
On November 22, 1999, Transport Minister David Collett tabled the Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues, a report with 21 recommendations, stemming from a comprehensive study conducted by the Canadian Transportation Agency (CTA).

In tabling the report the Minister noted that it represented "the first step in a process to ensure a healthy, efficient regime that will respond to the legitimate needs of its users, ensure navigational safety, and protect the marine environment."

The report was mandated by recent changes to the *Pilotage Act* which required that the Transport Minister review some of the more contentious issues within the current pilotage regime which had been deferred by the National Marine Policy of 1995. Consequently, on August 11, 1998, Transport Minister Collett asked the CTA to conduct the review.

In carrying out the review, the CTA received written submissions, convened two national meetings, and held regional consultations with interested parties. All facets of the marine industry were active participants at many of these sessions.

The objective of the review was to conduct a forward-looking examination of the marine pilotage system, and to develop recommendations to ensure Canada has an efficient, viable, and safe pilotage system to meet the ongoing and long term expectations and demands of all users.



The following issues were reviewed:

- pilot certification process for masters and officers;
- training and licensing requirements for pilots;
- compulsory pilotage area designations; and
- measures taken that concern financial self-sufficiency and cost reduction.

An item that had the potential to be fifth on the list concerned dispute resolution mechanisms. However, the issue was considered resolved, given recent changes to the *Pilotage Act* and the inclusion of appropriate provisions in collective agreements.

On September 1, 1999, the Agency presented its final report and recommendations to the Minister.

Transport Canada's response to the recommendations, all of which were agreed to in principle, were tabled along with the results of the review in a comprehensive report. For details on the recommendations and response visit Transport Canada's web site at: <http://www.tc.gc.ca/pilotage/english/Reptopar-En.htm>

*Contributor: Gerard McDonald,
Director, Marine Personnel Standards
and Pilotage, Ottawa*

UFOs – “Unaccustomed Floating Objects”

In the summer of 1999, some strange objects were seen being towed through Canada's Northwest Passage.

A floating dry dock, previously based in Petropavlovsk-Kamchatskiy in eastern Russia had been declared surplus to local requirements and sold to German interests.

The new owners wanted to station the dock in the Bahamas to cater to the Caribbean cruise ship trade. In addition, another section of dry dock built in mainland China had to be towed in convoy with the original, larger section of the existing dock.

These docks are significant steel structures. The larger one is almost 200 m in length and both rise above the water to the height of a five-storey building.

The insurers involved in the project decided that a long, deep-water tow was not the best route for such high-sided structures. Winds and waves of any strength would cause them to scud across the water making them difficult to control at the end of a towline.

Thus, the Northwest Passage was selected as the ideal route to get them to their destination. The Russian icebreaker *Admiral Makarov* was to tow the larger portion, while the Russian ice-strengthened tug *Irbis* was lined up for the smaller segment.

The Marine Safety Branch of Transport Canada's Prairie and Northern Region became involved in the process early in the summer of 1999 and, by late July, one of their inspectors travelled to Vladivostok and to Petropavlovsk-Kamchatskiy to examine the dock and the vessels assigned to do the towing.

To prevent marine pollution and to control the activities of ships in the area, Canada has stringent regulations that apply to shipping in the North. The vessels were found to be acceptable and the convoy got underway in early September.

The intended arrival date in Nassau was late October – in the middle of hurricane season.

Contrary to initial expectations, the transit through northern Canadian waters was the easiest part of the voyage, as there was less ice in the passage than normal. The Canadian Coast Guard provided an escort in the form of the icebreaker CCGS *Louis S. St-Laurent* for part of the passage.

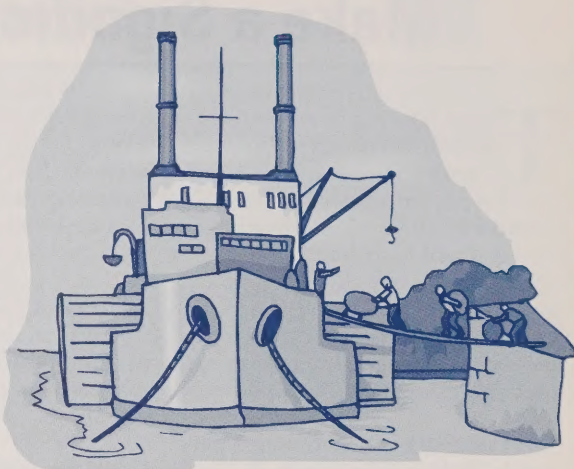
The voyage became more difficult in the Gulf of St. Lawrence when the backwash from a hurricane caused

the towlines on both sections to part. The larger dock section had 15 men aboard to control its draft with ballast. It was soon retrieved. But the smaller segment drifted aground on the west coast of Newfoundland, about 50 km south of Corner Brook. Eventually, it was refloated.

By late November both parts of the dock had arrived at their intended destination. The project, although far from easy, was completed successfully – without pollution to the marine environment or injury to the personnel involved.

A similar project may be undertaken next summer in the Arctic. Marine staff are working on a set of guidelines to describe “best practices” for marine towing. The first draft is scheduled for completion at the end of March 2000. ↗

Contributor: Peter Timonin, Manager,
Arctic Regulatory Services, Prairie
and Northern Region



Admiral Makarov Icebreaker

Changes in Tonnage Regulations Make a Significant Difference

There is a long history behind the current changes in tonnage regulations.

Changes began in 1969, when the International Maritime Organization (IMO), a branch of the United Nations, established an International Tonnage Convention [ITC(69)] for measuring tonnage of ships making international voyages.

"Previously, each nation measured tonnage by applying its own methods of measurement and often used the formula that provided the most economic benefit," says Alan Milne, Manager, Technical Services, Atlantic Region.

The 1969 system of measuring a ship's internal volume virtually eliminated tonnage discrepancies between countries. It also provided a basis for a true measure of tonnage, especially for ships with unusual forms, such as catamarans and open container ships.

The ITC(69) was ratified on July 18, 1982, and was implemented on July 18, 1994. "The intent of the 12-year time lag was to give countries a chance to re-measure their vessels and obtain an International Tonnage Measurement Certificate," says Milne.

This IMO formula provides for the measurement of the total volume of all the enclosed spaces in cubic meters of ships having a length that is equal

to or greater than 24 m. The ITC(69) requirements include yachts, but exclude ships of war and ships operating exclusively within the Canada/US Great Lakes Treaty Zone.

"When ITC(69) came into effect, a ship sailing into a foreign port had to have been measured in accordance with the Convention and have a measurement certificate to prove it," says Milne.

Canada, as a signatory to the ITC(69), revoked all existing tonnage regulations and passed new ones that came into effect on October 18, 1994.

In addition, Canada went a step further and decided to make the ITC(69) applicable to domestic ships which had laid their keel on or after the 1994 implementation date. Therefore, for domestic ships, the regulations applied only to new ships.

"It was a good decision," says Milne. If a domestic ship had the required strength and stability for an international voyage and it became necessary, it would already have been measured.

"The Atlantic Regional office has measured quite a few ships for international trade. In excess of 60 international tonnage certificates have already been issued.

For ships less than 24 m in length, Canada developed its own system. After consultation with industry, a simplified method of measurement was devised that uses a tonnage block coefficient.

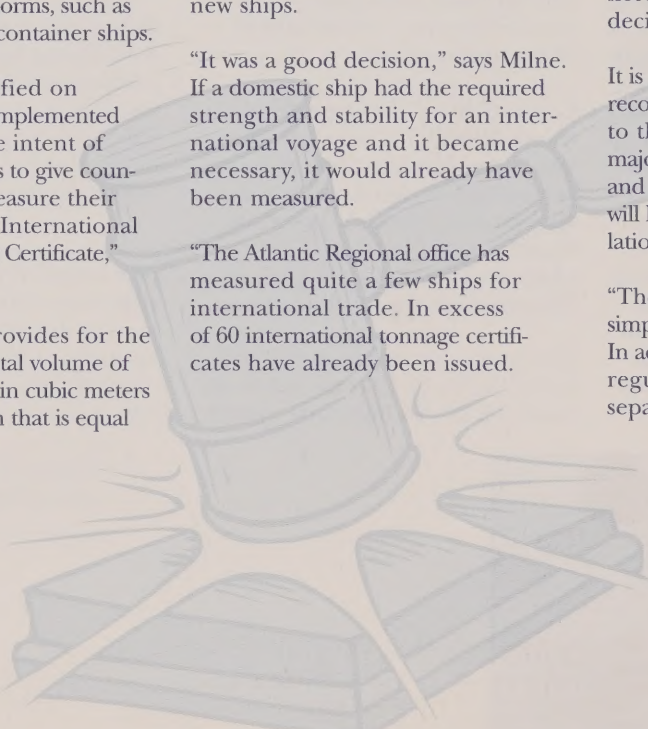
MOST RECENT CHANGES

"As we move into the year 2000, we are going through a second transition to remedy some of the shortcomings of the 1994 Canadian Tonnage Regulations," says Milne.

Countries ahead of Canada in applying the provisions of ITC(69) to their ships found some lack of clarity, as well as some omissions, in terms of special classifications of ships. Although an IMO sub-committee wrote resolutions that amended the ITC(69), the 1994 Canadian Tonnage Regulations had not incorporated the sub-committee decisions.

It is expected that the sub-committee's recommendations, as well as revisions to the *Canada Shipping Act* such as major changes to registry procedure and tonnage measurer appointments, will have been added to Canada's regulations by the end of February 2000.

"The new regulations are shorter, simpler and easier-to-read", says Milne. In addition, registration and tonnage regulations which were previously separated, are now combined.



The regulations simply outline the requirements for those ships that are over and under 24 m in length. For vessels under 12 m in length and subject to certain criteria, they provide a 'do-it-yourself' method of measurement using a table based on a ship's length and beam to determine gross tonnage.

"That is a significant change," says Milne. Also, there has been a dramatic change in the size of ships that now have to be registered. The new regulations mandate that ships of more than 15 gross tons must be registered, many of which, will be below 24 m in length. Those equal to or less than 15 tons have the option to be registered or licensed.

The new Transport Canada publication slated to explain the application of regulations in plain language is TP 13430E. Visit the Transport Canada

Who Cares About Gross Tonnage?

Suffice it to say, that the measurement of gross tonnage has far-reaching effects.


It is used as a yardstick for the application of Transport Canada regulations, inspection procedures and registration, as well as pollution prevention requirements and officers' competency requirements.

Other variables it affects include load line assignment (the maximum draught to which a ship is permitted to load), applicability of international conventions, such as Safety of Life at Sea (SOLAS), MARPOL 73/78 (oil pollution prevention) and radio installations on board ships.

When it comes to fees, gross tonnage is used to determine port dues, dry dockage, mooring, wharfage and pilotage fees and berthing costs that are based on a combination of length and tonnage. It also has a bearing on international canal tolls and port dues, tugboat rates, protection and indemnity insurance and the limitation of liability in Canadian and international law.

publication web site at: http://www.tc.gc.ca/marine/front_e.htm/ or call us at (613) 991-3135 to obtain a copy.

"These changes will also shift the qualifications and responsibilities of the tonnage measurer," says Milne. In early January, internal Marine

Safety staff attended a train-the-trainer session at headquarters. These staff members are currently training tonnage measurers from the private sector. 

Contributor: Alan Milne, Manager, Technical Services, Atlantic Region

On the Lookout for Marine Safety Inspectors

Transport Canada has been searching for people with technical expertise to be employed as inspectors for its Marine Safety and Civil Aviation organizations.

"In Marine Safety, due to the shortage of highly technical and knowledge-based people, we will be recruiting about 30 inspectors for locations across the country," says Francine Léger, Director of Program Services in Marine Safety.

The national recruitment campaign launched last November was designed to address a shortage of inspectors and an aging workforce.

Opportunities have been advertised in trade magazines, large daily newspapers and small community papers, and on web sites for Transport Canada and the Public Service Commission. The campaign is expected to fill a combination of 100 positions in marine and aviation, as well as building an inventory of applicants to fill upcoming requirements.

For marine safety inspectors one or more of the following qualifications is required:

- Seafarer with Master Mariner or senior marine engineer status;
- A marine system design course certificate;
- Experience in marine safety;

...continued on page 13

Staying Current with Canadian Marine Advisory Council

STAKEHOLDERS TAKE THE OPPORTUNITY TO HEAR AND BE HEARD AT RECENT MEETING

More than 380 men and women took the opportunity to participate at the latest Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meeting that was held in November 1999 at the Government Conference Centre in Ottawa.

Updates to the *Canada Shipping Act* (CSA 2000), the Regulatory Reform Project and the Canadian Coast Guard Headquarters renewal were among topics explored. In addition, attendees heard news about the decision to move the responsibility of the CMAC Secretariat from the Canadian Coast Guard at Fisheries and Oceans Canada to Transport Canada's Marine Safety Directorate.

This transfer of responsibility will be in place for CMAC's meeting in May 2000. Unchanged will be the role of the council and the partnership between Transport Canada and Fisheries and Oceans Canada. Currently, the Canadian Coast Guard (CCG) and Marine Safety steer the organization together.

The November Opening Plenary was chaired by Bud Streeter, Director General, Marine Safety at Transport Canada and Paul Bellemare, Director General, Program, Planning & Coordination at Fisheries and Oceans Canada. The Closing Plenary was co-chaired by Bill Elliott, Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard and Ron Jackson, Assistant Deputy Minister of Safety and Security, Transport Canada.



*Canadian Maritime Advisory Council Meeting – November 1999.
From left to right: Paul Bellemare, Bill Elliott, Ron Jackson and Bud Streeter.*

CMAC has roots from the 1960s and since then has been providing a forum for consultation with its stakeholders on safety, navigation, and marine pollution. Currently its membership roster includes commercial shippers, fishers, recreational boaters, unions, other levels of government and other federal departments.

Through CMAC, members have the opportunity to reach key decision-makers and to actively participate in regulatory development. Process and structural changes implemented in 1998 improved CMAC's accessibility and made it easier for this council to respond to the pressing operational and policy concerns of its members.

The national and regional CMACs meet twice a year to discuss matters that range in scope from broad public policy issues to technical considerations associated with new regulations such as the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

The CMAC web site is an excellent resource. The site provides agendas and papers for upcoming sessions, minutes from previous meetings and the opportunity to pre-register online for upcoming conferences.

Many individuals successfully used the CMAC site to pre-register for the November 1999 session. In fact, more than 300 attendees pre-registered – this cut costs and saved time.

Visit the CMAC sites at: <http://www.tc.gc.ca/cmhc/cmhc.htm> and <http://www.ccg-gcc.ca/cmhc-cmhc/main.htm> ➔

*Contributor: Ian Sherwood,
CMAC Secretariat*

...continued from page 11

- Experience in technical or operational management of ships or quality assurance, including design and construction; and
- Experience as a ship's officer on commercial ships.

"Opportunities for technical inspectors in Marine Safety exist whether applicants wish to move or to stay in the area in which they are living," says Human Resources Officer Claire Peters.

Candidates will be used to staff positions in all regions: Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, Pacific and the Ottawa headquarters.

In addition, applicants can apply online through the Transport Canada web site at http://www.tc.gc.ca/irc_cri/index_e.htm/. At this site, those interested can find details of the types of positions available, the qualifications required, salary ranges, the locations of positions and answers to frequently asked questions, as well as a candidate kit.

For those who wish to apply by mail or fax, a completed application or a resumé can be sent to:

Transport Canada,
External Recruitment Centre,
Place de Ville, Tower C,
330 Sparks Street,
Ottawa, ON K1A 0N5
Fax: (613) 990-1880.

Transport Canada will be assessing candidates in late spring. For more information or to receive a candidate kit call 1-800-305-2059 or Ottawa-Hull at (613) 993-7284. ➔

A THUMBNAIL SKETCH OF MARINE SAFETY'S WORK

Interested candidates may wish to know that Marine Safety serves the domestic and foreign marine industry in the following ways:

- ship surveys and inspections;
- plan approvals;
- certification of shipboard personnel;
- pollution prevention;
- ship registrations;
- port warden services; and
- the monitoring of dangerous goods and hazardous materials.

In addition, as support for its services Marine Safety develops regulations, compliance agreements and standards; enforces regulations; promotes safe marine practices; briefs and advises departmental officials, investigates marine incidents and oversees marine pilotage.

Among those using its services are ship owners, operators and crews, ship-builders and associated industries, government departments with vessels opting for inspection services and marine pilotage authorities.

In the course of its work, Marine Safety forms partnerships with:

- industry and professional associations;
- labour unions;
- marine training institutions;
- classification societies;
- other marine administrations;
- federal and provincial governments;
- special interest groups;
- other Transport Canada directorates; and
- those parties mentioned above who use the services.

*Contributor: Claire Peters,
Human Resources Officer, Ottawa*



Occupational Safety and Health (OSH) Explanations

In the last issue of the *Marine Safety Review*, we indicated that the next article on OSH Explanations would provide a report on Marine Safety's discussions with the territorial and provincial governments on fishing vessel safety. This was based on the discussions being concluded prior to the publication of this issue. Since the discussions continue, we will provide an update on the Marine Occupational Health and Safety (MOSH) component of the National Training Program.

For a marine safety inspector to be appointed as a safety officer by the Minister of Labour, the inspector must meet the standard of knowledge and skills required to carry out effectively the duties and responsibilities of safety officers. This standard is acquired through the successful completion of the National Training Program's MOSH component.

The development of the MOSH training program began just over three years ago, with team members from all regions and headquarters contributing their expertise to the task. To develop the program eight people from regional offices worked part-time and two people from headquarters worked for the better part of the last year on a full-time basis. The result was a curriculum of training consisting of nine modules.


The pilot for the MOSH training program was successfully delivered in Toronto between November 15 and 26, 1999. The pilot identified

the need for a few minor adjustments to the program before its formal implementation in February 2000.

Marine Safety is planning to conduct several MOSH training sessions over the course of the year. Initially, training will be offered to all marine safety managers and marine inspectors with OSH program delivery responsibilities. Following this, MOSH training will be provided, as required, to new employees with program delivery responsibilities and to other interested employees of Marine Safety (subject to seat availability).

As a courtesy to industry, Marine Safety will be conducting a one-day information session on the MOSH program from an administrative and enforcement perspective. This perspective will include an overview of the rights and obligations of employers and employees subject to the Canada Labour Code, Part II (Code). It will also include an overview of safety officer duties in terms of administration and compliance, including the limits of discretionary powers.

This session will provide an excellent opportunity for stakeholders to learn first-hand what to expect when safety officers exercise their powers under the Code. Dates and locations for the one-day seminar will be established based on interest. Those wishing to attend may register their interest through our MOSH web page at: http://info.tc.gc.ca/mosh/english/Mosh_e.htm

The next OSH Explanations article will report on Marine Safety's discussions with the territorial and provincial governments on the division of power in fishing vessel safety. 

Contributor: Bob Gowie, Technical Advisor – OSH and Regional Safety Officer, Ottawa

Marine Safety Review

Marine Safety Review is published by the Marine Safety Directorate of Transport Canada to keep the maritime community informed about marine legislation, relevant research, projects and events. Articles do not necessarily reflect the policies or views of the Marine Safety Directorate. Unless otherwise noted, material in this newsletter may be reproduced freely, provided that *Marine Safety Review* is credited as the source.

Tell us what you think of this newsletter

Comments, queries, insights? Please forward them to:

Editor
Marine Safety Review
Marine Safety
11th Floor, 330 Sparks St.
Tower C, Place de Ville
Ottawa, Ontario
CANADA K1A 0N8

Telephone: (613) 990-6653
Facsimile: (613) 990-6191

E-mail: marinesafety@tc.gc.ca
Internet: <http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Directorate/index.htm>

Bulletin Explications de la Santé et sécurité au travail – Navires (SSTN)

Dans le dernier numéro de la *Sécurité maritime en rubrique*, nous avons indiqué que le prochain article Explications de la SSTN nous présenterait un compte rendu des discussions entre la Direction générale de la sécurité maritime et les gouvernements territoriaux et provinciaux sur la sécurité des bateaux de pêche. Ce compte rendu portait sur les pourparlers qui avaient eu lieu avant la publication de ce numéro. Étant donné que les entretiens se poursuivent, nous présenterons un compte rendu à jour sur la composante Santé et sécurité au travail (navires) (SSTN) du Programme national de formation.

L'élaboration du programme de formation sur la SSTN a débuté il y a tout juste un peu plus de trois ans lorsque des membres d'équipes de toutes les régions et de l'administration centrale se sont attaqués à cette tâche. La mise au point du programme a nécessité le concours de huit personnes à temps partiel des bureaux régionaux et de deux employés de l'administration centrale qui y ont travaillé pendant la majeure partie de l'année à plein temps. L'équipe a produit un programme de formation composé de neuf modules.

Le programme pilote de formation sur la SSTN, qui a été dispensé avec succès à Toronto du 15 au 26 novembre 1999, a révélé qu'il fallait apporter des corrections mineures au programme avant sa mise en œuvre officielle en février 2000.

La Sécurité maritime prévoit tenir plusieurs séances de formation sur la SSTN pendant l'année. Au départ, la formation s'adressera à tous les gestionnaires de la Sécurité maritime et aux inspecteurs maritimes qui sont chargés de dispenser le programme de SST. Par la suite, des séances de formation sur la SSTN, seront offertes selon le cas, aux nouveaux employés chargés d'offrir le programme et aux autres employés intéressés de la Sécurité maritime (sous réserve des places disponibles).

En signe de courtoisie pour l'industrie, la Sécurité maritime tiendra une séance d'information d'une journée sur l'administration et l'application du programme SSTN. Cette séance donnera un aperçu des droits et obligations des employeurs et employés assujettis à la Partie II du Code canadien du travail (Code) ainsi qu'un aperçu des fonctions des agents de santé et sécurité relativement à l'administration et à la conformité, notamment les limites des pouvoirs discrétionnaires.

Pour les intervenants, cette séance d'information sera une excellente occasion d'apprendre de première main ce à quoi ils doivent s'attendre des agents de santé et sécurité qui exercent leurs pouvoirs aux termes du Code. Les dates et endroits de ce séminaire d'une journée seront établis en fonction de l'intérêt manifesté. Toute personne intéressée peut s'inscrire sur notre page Web

de la SSTN à l'adresse suivante : <http://info.tc.gc.ca/mosh/english/> Mosh_e.htm

Le prochain article du *Bulletin Explications de la SSTN* relatera les entretiens entre la Sécurité maritime et les gouvernements territoriaux et provinciaux sur la répartition des pouvoirs concernant la sécurité des bateaux de pêche. ➤

Collaborateur : Bob Gouin, Conseiller technique – Agent SSTN et agent de sécurité régionale, Ottawa

Sécurité maritime en rubrique

Sécurité maritime en rubrique est publiée par la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada. On y trouve de l'information intéressant la communauté maritime en générale, qu'il s'agisse de législation maritime, d'études et de projets spéciaux en cours ou d'événements connexes. Les articles ne reflètent pas nécessairement les politiques ou les points de vue officiels de la Direction générale de la sécurité maritime. Sauf avis contraire, on peut reproduire le contenu de la publication pourvu que l'on mentionne *Sécurité maritime en rubrique* comme source.

Dites-nous ce que vous pensez de ce bulletin d'information

Commentaires, demandes d'information, idées? Veuillez les adresser à :

Rédacteur en chef
Sécurité maritime
Sécurité maritime en rubrique
Tour C, Place de Ville
11^e étage, 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
CANADA K1A 0N8
Téléphone : (613) 990-6653
Fax : (613) 990-6191

Courriel électronique : marinesafety@tc.gc.ca
Internet : <http://www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/Direction-generale/index.htm>

MINIROQUIS DU TRAVAIL À LA SÉCURITÉ MARITIME

La clientèle de la Sécurité maritime comprend les propriétaires, exploitants et équipages de navires, les constructeurs de navires et les secteurs d'activité associées, les ministères de la Sécurité maritime accomplissent les tâches suivantes pour l'industrie maritime nationale ou étrangère :

- vérifications et inspections de navires;
- approbation de plans;
- accréditation du personnel à bord de navires;
- prévention de la pollution;
- immatriculation des navires;
- services de gardien de port; et surveillance des matières dangereuses.

De plus, pour appuyer ses propres services, la Sécurité maritime accomplit d'autres fonctions. Elle établit des règlements ainsi que des normes et des accords de conformité; elle applique la réglementation; elle fait la promotion de pratiques maritimes sécuritaires; elle fournit de l'information et des conseils aux hauts fonctionnaires du Ministère; elle fait des enquêtes sur les incidents en mer et supervise le pilotage maritime.

Collaboratrice : Claire Peters, agente aux Ressources humaines, Ottawa



Transports Canada évaluera les candidats à la fin du printemps. Pour plus de renseignements ou pour obtenir une trousse du candidat, prière d'appeler au 1-800-303-2059 ou, dans la région d'Ottawa-Hull, au (613) 993-7284. ➔

- Expérience de la sécurité maritime;
- Expérience de la gestion technique ou opérationnelle de navires ou de l'assurance de la qualité, y compris la conception et la construction; et
- Expérience à titre d'officier de bord sur des navires commerciaux.

«Des postes d'inspecteurs techniques en sécurité maritime existent à divers endroits et les candidats peuvent travailler dans leur région de résidence ou ailleurs, s'ils désirent changer de région», de dire Claire Peters, agente aux Ressources humaines.

Les candidats retenus pourront doter des postes dans l'une des régions suivantes: Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord, Pacifique et à l'administration centrale à Ottawa.

Il est aussi possible de présenter une demande d'emploi en direct sur le site Web de Transports Canada http://www.tc.gc.ca/irc_cst/index_f.htm. Les personnes intéressées trouveront sur ce site des détails sur les types de postes disponibles, les qualités requises, les échelles salariales, l'emplacement des postes, des réponses aux questions fréquemment posées de même qu'une trousse du candidat.

Les personnes qui désirent présenter une demande d'emploi ou leur curriculum vitae par la poste ou par télécopieur peuvent le faire à l'adresse suivante :

Transports Canada
Centre de recrutement externe
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa, ON K1A 0N5
Téléc. : (613) 990-1880.

Quoi de neuf au Conseil consultatif maritime canadien?

LORS D'UNE RÉUNION TENUE RÉCEMMENT, LES INTERVENANTS ONT PRIS LE TEMPS D'ÉCOUTER ET DE SE FAIRE ENTENDRE



Réunion du Conseil consultatif maritime canadien – novembre 1999. De gauche à droite : Paul Bellemare, Bill Elliott, Ron Jackson et Bud Streeter.

allant notamment des grandes politiques gouvernementales aux considérations techniques associées aux nouveaux règlements, comme le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

Le site Web du CCMC est une excellente source d'information car on peut y trouver l'ordre du jour et les documents des séances à venir, le procès-verbal des réunions précédentes; de plus, le site offre la possibilité de s'inscrire en direct aux conférences à venir.

Beaucoup de gens ont utilisé le site du CCMC pour s'inscrire à l'avance à la réunion de novembre 1999. De fait, plus de 300 participants avaient choisi ce mode d'inscription qui réduit les coûts et économise du temps.

Visitez les sites du CCMC aux adresses suivantes : <http://www.tc.gc.ca/cmac/cmac.htm> et <http://www.ccg-gcc.ca/cmac-ccmc/main.htm>



Collaborateur : Ian Sherwood, Secrétaire du CCMC

Plus de 380 hommes et femmes ont participé à la dernière réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) qui a eu lieu en novembre 1999 au Centre de conférences du gouvernement, à Ottawa.

Parmi les sujets abordés, soulignons un compte rendu à jour sur les modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada (LMC 2000), le projet de réforme de la réglementation et le réaménagement de l'administration centrale de la Garde côtière canadienne (GCC). De plus, les participants ont appris que la responsabilité du Secrétaire du CCMC serait transférée de la Garde côtière canadienne de Pêche et Océans Canada à la Direction générale de la sécurité maritime de Océans Canada à la Direction générale de la sécurité maritime de

Transports Canada. Ce transfert des responsabilités se fera à temps pour la réunion du CCMC en mai 2000. Le rôle du Conseil et le partenariat entre Transports Canada et le ministère des Pêches et Océans ne changeront pas. À l'heure actuelle, la Garde côtière canadienne (GCC) et la Sécurité maritime de Transports Canada dirigent l'organisme conjointement.

La séance plénière d'ouverture de novembre a été présidée par M. Bud Streeter, directeur général de la Sécurité maritime à Transports Canada, et par M. Paul Bellemare, directeur général de Planification et coordination des programmes à Pêches et Océans Canada. La séance plénière de clôture a été présidée conjointement par M. Bill Elliott, commissaire adjoint de la Garde

Grâce au CCMC, les membres ont la possibilité de s'adresser aux décideurs clés et de participer activement à l'élaboration de la réglementation. Les modifications apportées aux méthodes et à la structure en 1998 ont rendu le CCMC plus accessible et lui ont permis de mieux répondre aux préoccupations opérationnelles et stratégiques pressantes de ses membres. L'échelle nationale et dans les régions pour discuter d'une foule de sujets

Qui peut bien vouloir connaître la jauge brute?

Qu'il suffise de dire que la mesure de la jauge brute a de profondes répercussions.

On l'utilise comme étalon pour appliquer le règlement, les méthodes d'inspection et l'immatriculation à Transport Canada ainsi que pour mettre en œuvre les exigences relatives à la prévention de la pollution et à la compétence des officiers.

Parmi les autres aspects touchés, notons l'attribution des lignes de charge (c.-à-d. le tirant d'eau maximal autorisé pour un navire), l'applicabilité des conventions internationales, comme la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention MARPOL 73/78 (prévention de la pollution par les hydrocarbures) et les installations radio à bord des navires.

Pour ce qui est des droits, la jauge brute sert à déterminer les droits de port, les frais de cale sèche, les frais de mouillage, de quai et de pilotage, et les droits d'amarrage, qui sont calculés d'après la longueur et la jauge du navire. La jauge a aussi des répercussions sur le péage des canaux internationaux de même que sur les droits de port, les tarifs de remorquage, les primes de protection et la limitation de responsabilité aux termes du droit canadien et international.

Collaborateur : Alan Milne, gestionnaire des Services techniques, Région de l'Atlantique

«Ce changement est important», de préciser M. Milne. De plus, un changement majeur a été apporté au chapitre de la taille des navires qui sont tenus de s'immatriculer. Le nouveau règlement oblige les navires de plus de 15 tonnes de jauge brute à s'immatriculer, ce qui fait en sorte que nombre de ces navires auront moins de 24 mètres de longueur. Les navires de 15 tonnes de jauge brute ou moins auront le choix de s'immatriculer ou de demander un permis.

Une nouvelle publication de Transports Canada explique en termes simples l'application du règlement sur la jaugeage. Il s'agit du TP 13430F. Pour obtenir une copie du TP, vous pouvez nous appeler au (613) 991-3135 ou vous pouvez visiter le site Web des publications de Transports Canada à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/marine/front_f.htm

«Ces modifications auront également une incidence sur les qualifications et les responsabilités des spécialistes

A la recherche d'inspecteurs en sécurité maritime

Transports Canada est à la recherche de personnes possédant l'expertise technique pour travailler à titre d'inspecteurs pour les organisations de la Sécurité maritime et de l'Aviation civile.

«À cause d'une pénurie de travailleurs hautement qualifiés en sécurité maritime, nous recruterons près de 30 inspecteurs pour divers endroits au pays», de déclarer Francine Léger, directrice des Services aux programmes à la Sécurité maritime.

Lancée en novembre dernier, la campagne nationale de recrutement visait à régler le problème de la pénurie d'inspecteurs et du vieillissement de l'effectif.

Les offres d'emploi ont été annoncées dans des magazines spécialisés, des grands quotidiens et des petits journaux communautaires ainsi que sur les sites Web de Transports Canada et de la Commission de la fonction publique. Les responsables de la campagne espèrent combler une certaine

et le secteur de l'aviation et se constituer un répertoire de candidats pour les besoins à venir.

Les candidats intéressés à un poste d'inspecteur en sécurité maritime doivent satisfaire à une ou plusieurs des exigences suivantes :

- Marin détenant un brevet de capitaine au long cours ou un brevet d'officier mécanicien en chef de navires;
- Un brevet au terme d'un cours en conception de mécanique navale;

...suite à la page 13

La nouvelle réglementation sur le jaugeage fait une différence importante

MODIFICATIONS LES PLUS RÉCENTES

«En ce début de l'an 2000, une deuxième transition nous permettra de remédier à une partie des lacunes de la réglementation canadienne de 1994 sur le jaugeage», dit ajouter M. Milne.

Les pays qui ont devancé le Canada dans l'application des dispositions de la Convention de 1969 à leurs navires ont constaté certaines ambiguïtés et omissions dans les catégories spéciales des navires. Même si un sous-comité de l'OMI a rédigé des résolutions modifiant la Convention internationale de 1969 (CJF-69), le règlement canadien de 1994 sur le jaugeage ne tient pas compte des décisions du sous-comité.

On s'attend à ce que le Canada ajoute à son règlement, d'ici la fin de février 2000, les recommandations du sous-comité ainsi que les révisions à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, par exemple, les principales modifications à la procédure d'immatriculation et au mécanisme de nomination des spécialistes du jaugeage.

M. Milne souligne que le nouveau règlement est plus concis, plus simple et plus facile à lire. De plus, les règlements sur le jaugeage et l'immatriculation, auparavant deux documents distincts, sont maintenant regroupés.

Le règlement décrit simplement les exigences qui s'appliquent aux navires d'une longueur supérieure ou inférieure à 24 mètres. Les navires de moins de 12 mètres font l'objet d'une méthode «à calculer soi-même», fondée sur un tableau matriciel permettant de déterminer la jauge brute au moyen de la longueur et de la largeur du navire.

exclusivement à l'intérieur de la zone visée par le traité des Grands lacs entre le Canada et les États-Unis.

«À compter de l'entrée en vigueur de la Convention, tout navire entrant dans un port étranger devait avoir été jaugeé conformément aux dispositions de la Convention et détenir un certificat de jaugeage à cet effet», dit poursuivre M. Milne.

Le Canada en tant que signataire de la CJF (69) a abrogé toute la réglementation existante sur le jaugeage et a adopté une nouvelle réglementation qui est entrée en vigueur le 18 octobre 1994.

De plus, le Canada est allé plus loin en décidant d'appliquer la Convention aux navires canadiens qui avaient posé leur quille depuis la date de mise dans le cas des navires canadiens, cette réglementation s'appliquait uniquement aux nouveaux bâtiments.

«C'était une bonne décision», dit ajouter M. Milne. Si un navire canadien avait la résistance et la stabilité nécessaires pour entreprendre un voyage international qui se révélait nécessaire, il aurait déjà été mesuré en fonction des critères internationaux de jaugeage.

Notre bureau de la Région de l'Atlantique a mesuré un assez grand nombre de navires pour les fins du commerce international. Jusqu'à maintenant, nous avons délivré plus de 60 certificats de jaugeage internationaux.

Dans le cas des bâtiments de moins de 24 mètres de longueur, le Canada a mis sur pied son propre système. Après des consultations avec l'industrie, il a conçu une méthode simplifiée de jaugeage qui recourt à un coefficient de remplissage.

Les modifications qui touchent actuellement la réglementation sur le jaugeage ont une longue histoire.

Cette histoire commence en 1969, au moment où l'Organisation maritime internationale (OMI), une composante des Nations Unies, établit une Convention internationale sur le jaugeage (CJF-69) pour mesurer la jauge des navires effectuant des voyages internationaux.

«Auparavant, chaque pays mesurait lui-même la jauge de ses navires, et bien souvent utilisait la méthode la plus rentable sur le plan économique», a déclaré M. Alan Milne, gestionnaire des Services techniques de la Région de l'Atlantique.

Le système utilisé à compter de 1969 pour mesurer le volume intérieur libre d'un navire éliminait pour ainsi dire tout écart de jauge entre les pays. Il représentait aussi une base de mesure réelle de la jauge, surtout pour les navires de forme inhabituelle, comme les catamarans et les navires à conteneurs à découvert.

La CJF de 1969 sur le jaugeage des navires a été ratifiée le 18 juillet 1982 et est entrée en vigueur le 18 juillet 1994. «Le délai de 12 ans avait pour but de donner aux pays la possibilité de procéder à une nouvelle mesure de leurs navires et d'obtenir un certificat de jaugeage international», a précisé M. Milne.

La nouvelle formule de l'OMI permet de mesurer en mètres cubes le volume total de tous les espaces clos dans les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Les prescriptions de la CJF (69) s'appliquent aux yachts mais non aux navires de guerre et aux bâtiments exploités

OVNI – «Objets de valeur en navigation internationale»

A l'été 1999, on a vu des objets étranges remorqués dans le passage du Nord-Ouest.

Un dock flottant, qui se trouvait auparavant à Petropavlovsk-Kamchatsky, dans l'est de la Russie, a été vendu à des intérêts allemands après avoir été déclaré excédentaire.

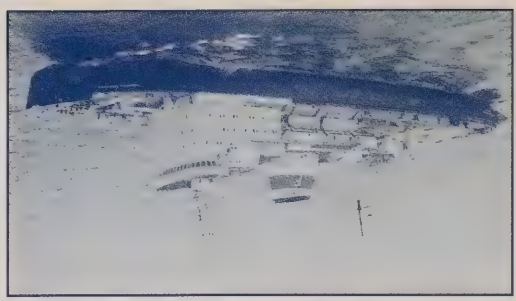
Les nouveaux propriétaires désiraient amarrer le dock aux Bahamas afin d'offrir un service de réparation aux navires de croisière qui sillonnent les Caraïbes. En outre, une autre section, celle-là plus petite et construite en Chine continentale, devait être remorquée à la suite du premier dock.

Ces docks sont des constructions d'acier imposantes. Le plus gros fait presque 200 mètres de longueur, et la plate-forme des deux docks peut émerger à la hauteur d'un immeuble de cinq étages.

Les assureurs qui participaient au projet ont jugé qu'un remorquage en eau profonde ne convenait pas particulièrement à des charpentes si élevées, à cause des vents et des vagues qui les feraient dériver sur l'eau et compliqueraient leur remorquage.

On a alors décidé que le passage du Nord-Ouest serait le meilleur itinéraire pour les amener à destination. Le brise-glace russe *Admiral*

Le brise-glace Admiral Makarov



Makarov devait se charger du gros dock, tandis que le remorqueur russe *Irbis*, renforcé pour la glace, était choisi pour le petit.

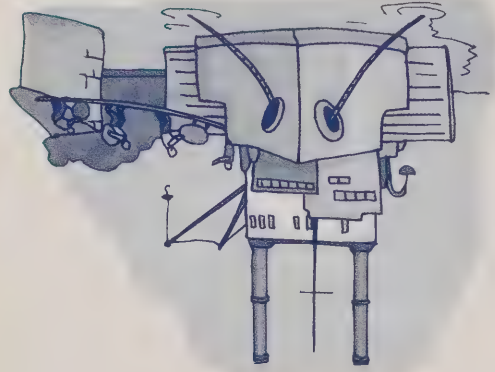
La Direction générale de la sécurité maritime pour la Région des Prairies et du Nord de Transports Canada a commencé à participer au processus dès l'été de 1999. À la fin de juillet, un de ses inspecteurs s'est rendu à Vladivostok et à Petropavlovsk-Kamchatsky pour examiner le dock et les navires assignés au remorquage.

Pour éviter toute pollution maritime et aussi pour contrôler l'activité des navires dans ce secteur, le Canada applique des règlements rigoureux à la navigation dans le Nord. Une fois les navires inspectés, le convoi s'est mis en marche au début de septembre.

Les navires devaient arriver à Nassau à la fin d'octobre, en pleine saison des ouragans.

Contrairement à ce qu'on avait prévu au départ, la navigation en eaux canadiennes a été la partie la plus facile du voyage en raison de l'englacement moins abondant que d'habitude dans le passage du Nord-Ouest. La Garde côtière canadienne avait dépêché le brise-glace *NGCC Louis S. St-Laurent* pour escorter le convoi quelque temps dans le passage.

Le voyage s'est compliqué dans le golfe du Saint-Laurent lorsque le contre-courant d'un ouragan a brisé la remorque des deux docks. Le plus gros dock comptait 15 hommes à bord, qui avaient pour mission de contrôler le tirant d'eau par la



manœuvre du ballast. On a vite récupéré ce dock. Toutefois, le petit s'est échoué sur la côte ouest de Terre-Neuve, à environ 50 kilomètres au sud de Corner Brook. Après quelque temps, on l'a remis à flot.

À la fin de novembre, les deux parties de la cale sèche sont arrivées à destination. Le projet, loin d'être une sinécure, s'est terminé avec succès, sans pollution ni blessures au personnel ayant participé à l'opération.

Un projet du même genre pourrait être réalisé l'été prochain dans l'Arctique. Le personnel de la Direction générale de la sécurité maritime élabore actuellement un ensemble de directives visant à décrire les «meilleures pratiques» en matière de remorquage maritime. La première version de ces directives devrait paraître à la fin de mars 2000.

Collaborateur : Peter Timonin, gestionnaire, Services de réglementation de l'Arctique, Région des Prairies et du Nord

Le Ministre dépose au parlement l'étude sur le pilotage

Le 22 novembre 1999, le ministre des Transports, David Collett, a déposé l'Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens, un rapport de 21 recommandations découlant d'une étude exhaustive effectuée par l'Office des transports du Canada (OTC).

En déposant son rapport, le Ministre a indiqué qu'il représentait «...la première étape d'un processus destiné à mettre en place un système de pilotage efficace, viable et sécuritaire pour satisfaire aux besoins légitimes de ses utilisateurs et protéger la sécurité des navires et du milieu marin.»

À la suite de récentes modifications apportées à la *Loi sur le pilotage*, le ministre des Transports était tenu d'effectuer un examen plus approfondi de certains aspects spécifiques du système de pilotage, examen qui avait été différé dans la Politique maritime nationale de 1995. À l'issue de cet examen, il devait présenter un rapport. C'est ainsi que le 11 août 1998, le ministre Collett a demandé à l'OTC de procéder à l'examen.

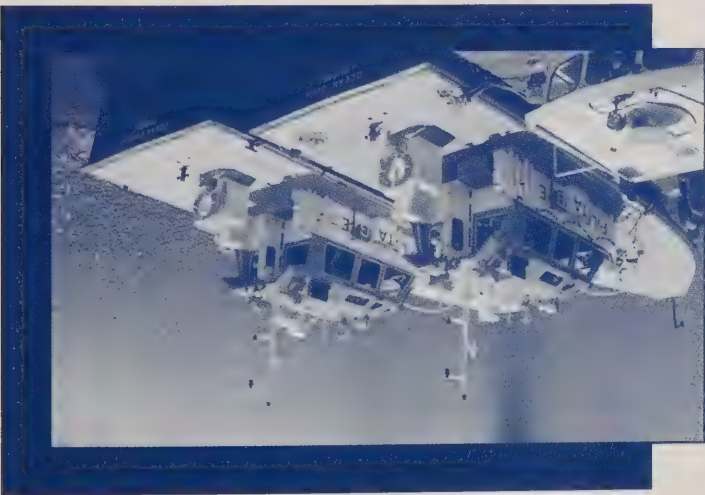
Pour s'acquitter de sa tâche, l'OTC a reçu des soumissions écrites, convoqué deux réunions nationales et tenu des consultations régionales auprès des parties intéressées. Tous les intervenants de l'industrie maritime ont participé activement à un grand nombre de sessions.

L'objectif de cet examen prospectif du système de pilotage visait à formuler des recommandations afin de doter le Canada d'un système de pilotage efficace, viable et sécuritaire qui satisferait aux attentes et aux demandes actuelles et futures de tous les utilisateurs.

Les questions suivantes figuraient dans l'examen :

- les processus de délivrance des certificats de pilotage aux capitaines et officiers;
- les exigences en matière de formation et de délivrance des brevets aux pilotes;
- la désignation des zones de pilotage obligatoire; et
- les mesures prises par les administrations de pilotage en matière d'autoévaluation financière et de réduction des coûts.

Les mécanismes de résolution des différends relativement à la prestation de services de pilotage étaient susceptibles de figurer à la fin de cette liste. Toutefois, compte tenu des récentes modifications apportées à la *Loi sur le pilotage* et de l'inclusion de clauses



approuvées dans les conventions collectives, on a jugé que cette question était résolue. Le 1^{er} septembre 1999, l'Office a présenté son rapport définitif et ses recommandations au Ministre. Les résultats de l'examen de même que la réponse de Transports Canada aux recommandations, auxquelles le ministre a donné son accord de principe, ont été déposés dans un rapport exhaustif. Vous trouverez des précisions sur les recommandations et les réponses ministérielles en visitant le site Web de Transports Canada à l'adresse suivant :

<http://www.tc.gc.ca/pilotage/french/Reptopar-Fr.htm>

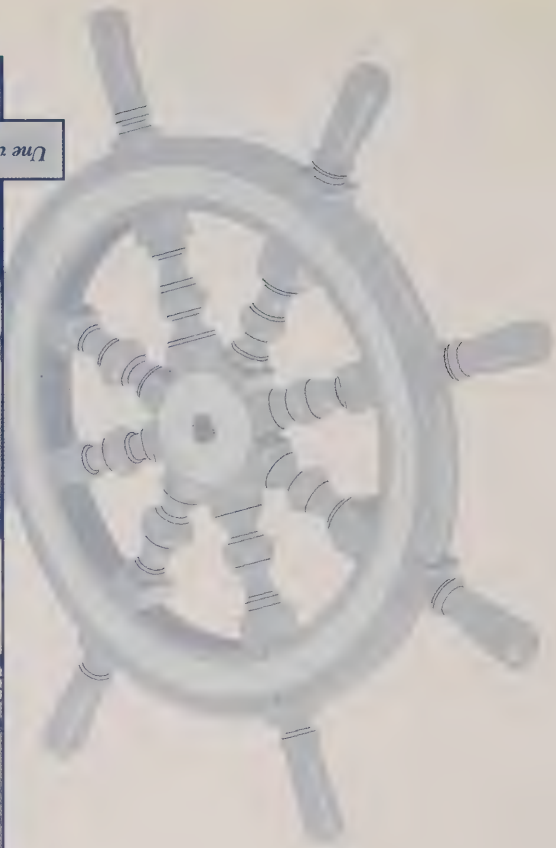


Collaborateur : Gerard McDonald, directeur des Normes du personnel maritime et du Pilotage, Ottawa

avec le soutien d'organisations de l'Europe (ERTICO) et de la région Asie-Pacifique (VERTIS) qui lui font pendant.

Le ministre des Transports, M. David Collienne, a prononcé le discours principal aux cérémonies d'ouverture et il a aussi pris la parole à un dîner. Dans son exposé principal, il a annoncé que des fonds de sept millions de dollars seraient affectés à la technologie des systèmes de transport intelligents au Canada.

Canada de profiter de ces progrès importants dans la technologie des transports...», a-t-il déclaré. Les fonds seront attribués à la Société de systèmes de transport intelligents du Canada, à l'Université de Toronto ainsi qu'aux provinces et territoires. Transports Canada finance des projets de recherche et développement de STI depuis plusieurs années à son Centre de développement des transports. En plus de fournir de l'information pour le programme technique, Transports Canada a aussi coordonné les activités au pavillon du gouvernement du Canada. Le capitaine Antony Kasprzak a représenté la Direction générale de la sécurité maritime et a été l'une des 60 personnes qui ont représenté le gouvernement fédéral au pavillon.



Une vue plus rapprochée du stand de TC.



Collaborateur : Capitaine Antony Kasprzak, inspecteur principal, Normes – navires et exploitations, Ottawa

Le pavillon fédéral a mis en vedette sept ministères, notamment :

- Transports Canada;
- Environnement Canada;
- Pêches et Océans Canada;
- Industrie Canada;
- Ressources naturelles Canada;
- Agence des douanes et du revenu du Canada; et
- Centre national de recherches du Canada.

Pour plus de renseignements sur STI, veuillez consulter les sites Web suivants : http://www.tc.gc.ca/POL/fr/sti/menu_f.htm et <http://www.itscanada.ca>

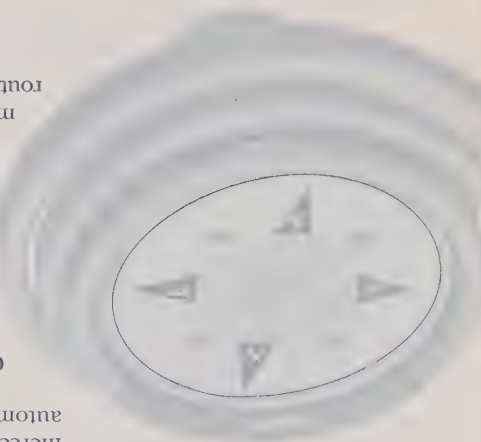
Systèmes de transport intelligents – pour un transport plus intelligent, plus fluide, plus sûr et plus rapide

LA SÉCURITÉ MARITIME PARTICIPE AU SIXIÈME CONGRÈS MONDIAL SUR LES STI

Le Sixième congrès mondial sur les systèmes de transport intelligents (STI) a eu lieu à Toronto du 8 au 12 novembre 1999 sous le thème « Les STI, pour un transport plus intelligent, plus fluide, plus sûr et plus rapide ».

Cette tribune internationale prestigieuse a attiré plus de 4 000 spécialistes des transports de quelque 50 pays. Le congrès a mis en vedette les produits et les services à la fine pointe de la technologie, qui ont pour but de rendre les systèmes de transport plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques – souvent sans avoir à modifier les infrastructures existantes.

Outre le vaste éventail de technologies, le congrès a aussi présenté quelque 200 séances plénières, directionnelles et techniques qui ont fourni une excellente occasion de discuter des STI et des problèmes que devra résoudre le secteur des transports dans le nouveau millénaire.



Grâce aux applications des STI, il a été possible de mettre en œuvre la technique de péage électronique de la route 407, le système de contrôle de la Voie maritime du Saint-Laurent et le Centre informatique de gestion de la circulation de Toronto, le premier système de signalisation routière commandé par ordinateur.

Les systèmes de transport intelligents comprennent l'information et les technologies des capteurs, les systèmes de commande et les communications. Ces technologies touchent diverses disciplines comme les transports, l'ingénierie, les télécommunications, l'informatique, les finances, le commerce électronique et la construction automobile.

Pendant la conférence, on a fait la démonstration de systèmes électroniques de visualisation des cartes marines (SEVCM) et de positionnement global différentiel (SPGD) – projet conjoint réalisé par la Direction générale de la sécurité maritime, Canada et les Services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne. La Sécurité maritime admet que l'utilisation du SEVCM combiné au système de positionnement global est une innovation importante qui améliorera la sécurité et l'efficacité de la navigation.

STI Canada a accueilli ce congrès grâce au coparrainage de Transports Canada. L'activité a été organisée conjointement avec ITS America,

Le ministre des Transports, David Colleenette, rend visite au stand STI de Transports Canada. Ce sixième congrès mondial a eu lieu à Toronto du 8 au 12 novembre 1999.



Mise à jour du programme provisoire de conformité des navires à passagers

Dans le numéro de septembre 1999 du bulletin *Sécurité maritime en rubrique*, les lecteurs ont pris connaissance du programme provisoire de conformité des navires à passagers, lequel avait été rendu nécessaire par la modification de la définition du terme «passager» dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

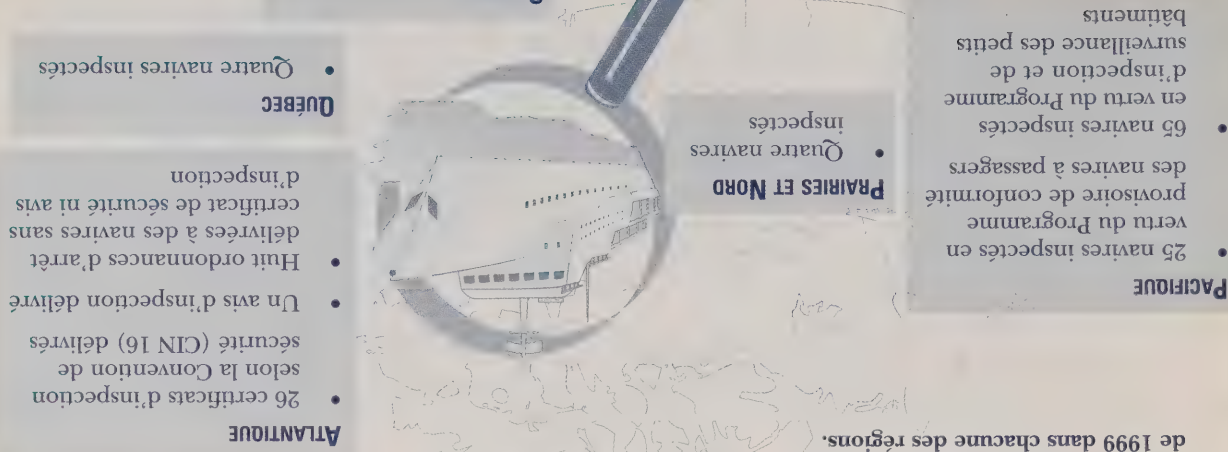
Ce programme provisoire est en vigueur à l'échelle nationale du 9 juin 1999 au 31 décembre 2000. Les groupes chargés de l'application de la réglementation et de la conformité des petits bâtiments dans toutes les régions sont fort occupés à inspecter les petits navires à passagers aux termes de ce programme provisoire. En bas, les bureaux régionaux font état des activités au 31 décembre 1999.

La Région du Pacifique a tenu de nombreuses séances d'information. Les membres du groupe ont rencontré une clientèle diversifiée allant d'exploitants de navires à passagers nolisés jusqu'au Sports Fishing Institute de la Colombie-Britannique.

La Région de l'Atlantique prévoit être très active dans les prochains mois étant donné qu'Halifax se prépare à accueillir cet été les célébrations du retour des Grands voiliers 2000. Dans toutes les régions, un grand nombre d'autres petits navires à passagers jaugeant entre 5 et 60 tonnes ont été inspectés et certifiés pour embarquer plus de 12 passagers.

ACTIVITÉS RÉGIONALES

Nombre de navires inspectés à la fin de 1999 dans chacune des régions.



Le Naiad Explorer, qui appartient à Mackay Whale Watching Ltd., est un navire homologué pour le transport de passagers.

Vous pouvez obtenir de plus amples renseignements sur le site Web de Transports Canada à l'adresse http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/french/intro_f.htm/ ou auprès de tout bureau de la Sécurité maritime.

Collaborateur : Kin Tue-Fee, Expert maritime principal – technique, Conception et construction, Ottawa



La Sécurité maritime lance un nouveau programme national de formation

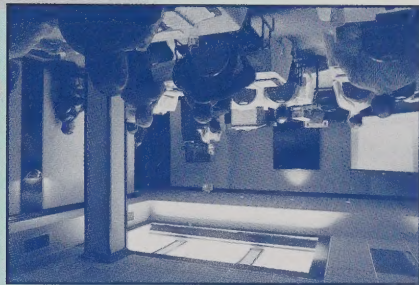
La Sécurité maritime entend un programme national de formation technique à l'intention de ses inspecteurs.

En février 1998, la Sécurité maritime a obtenu du Conseil du Trésor l'approbation de concevoir, d'élaborer et de mettre en œuvre un programme national de formation (PNF) qui assurera la mise en place de normes nationales de qualité du service qui favoriseront et amélioreront la sécurité des personnes et des biens sur les voies navigables ainsi que la protection de l'environnement maritime.

Le Comité directeur national sur la formation de la Direction générale de la sécurité maritime, en collaboration avec les gestionnaires supérieurs et les spécialistes de la formation, veillent à l'orientation du processus de façon à ce que les critères du cours soient établis en fonction des priorités de la Sécurité maritime. Ceci dit, initialement, c'est-à-dire au cours des prochaines années, la formation sera axée davantage sur les programmes essentiels et sur les secteurs à risques. En outre, la Sécurité maritime réalisera un sondage national d'évaluation des besoins pour assurer que les cours répondent aux exigences du nouveau rôle des inspecteurs de la sécurité maritime.

Pour plus de renseignements sur le programme national de formation, prière de communiquer avec Debbie Jones-Whitley au (613) 998-9360 ou par courriel à joneswd@tc.gc.ca

Collaboratrice : Debbie Jones-Whitley, Conseillère intermédiaire en formation – politiques, Ottawa



ces vérifications indiquera à la Sécurité maritime si elle atteint ses buts et servira à améliorer notre rendement. L'élaboration du processus global et des critères est actuellement en cours et sera entièrement documentée. Les organismes qui effectueront des inspections ont déjà mis en place des systèmes de gestion de la qualité. Par conséquent, nous apprendrons les uns des autres, ce qui se traduira à long terme par une sécurité accrue.

UNE QUESTION D'UN AUTRE ORDRE

Dans un autre ordre d'idées, un programme pilote d'auto-inspection des coques et des machines de propulsion des remorqueurs se déroule actuellement sur la côte ouest.

Ce programme expérimental touche un nombre limité de navires, signale M. Hart. Si le programme s'avère viable, le représentant d'une société disposera du pouvoir de signature confirmant que les inspections des coques et des machines de ses propres remorqueurs ont été effectuées à sa satisfaction. Les inspections du matériel de sécurité et de lutte contre la pollution ne sont pas visées par le programme.

Collaborateur : Andrew Hart, directeur, Assurance de la qualité, Ottawa

Les avantages et contrôles liés à la délégation des inspections

Une entente pour la flotte des cargos hors mer devrait être conclue d'ici le 1^{er} avril 2000. Pour le reste des navires, la date-cible a été fixée provisoirement à la fin de septembre 2000. La politique définitive, plus particulièrement en ce qui concerne la portée de la délégation des inspections de traversiers pour passagers, n'a pas encore été approuvée.

« Cette mesure permettra à tout propriétaire de confier l'inspection de son navire à une société de classification plutôt qu'à nous ».

CONTRÔLE QUALITATIF À LA SÉCURITÉ MARITIME

Il est extrêmement important de se rappeler que la Direction générale de la sécurité maritime est toujours de la barre. Dans son rôle de supervision, elle sera en mesure d'assurer que la sécurité du système n'est pas compromise.

En bout de ligne, la Sécurité maritime demeure responsable de l'application du règlement et des normes tout en veillant à la bonne marche des inspections.

Au départ, l'une des étapes cruciales consiste à établir des ententes entre la Sécurité maritime et les sociétés de classification, ententes dont les annexes préciseront en détail les pouvoirs qui seront délégués. De plus, la Sécurité maritime vérifiera le travail effectué, notamment au moyen de visites non annoncées à bord des navires, dans le cadre de son programme d'assurance de la qualité. La rétroaction directe de

...suite à la page 4

« Nous nous attendons à ce que ce changement permette aux propriétaires de navires de réaliser des économies directes et indirectes », de dire M. Hart.

Même si la délégation de cette tâche n'influera pas sur le nombre de postes d'inspecteurs à la Sécurité maritime, elle allégera la charge de travail des inspecteurs actuellement surchargés de travail. Les inspecteurs pourront maintenant consacrer leurs efforts à d'autres aspects de leur travail, tels que des programmes de sensibilisation générale destinés à favoriser une meilleure culture de la sécurité – ce qui fait partie du plan stratégique de Transports Canada qui préconise la responsabilité collective en matière de sécurité des transports.

« Pour ces raisons, la Sécurité maritime procède actuellement de façon graduelle à la délégation des inspections aux cinq grandes sociétés de classification actives au Canada », d'expliquer M. Hart.

Même si elle continue de gouverner le navire d'une main sûre, la Sécurité maritime a commencé à déléguer certaines inspections à des sociétés de classification au Canada.

Amorcé l'été dernier avec les inspections liées au Code international de la gestion de la sécurité (code ISM), le processus se poursuivra cette année avec d'autres types d'inspections. La Sécurité maritime conservera ses responsabilités en matière de réglementation et accroîtra son rôle d'assurance de la qualité.

« L'industrie nous a demandé de déléguer les inspections, et c'est ce que nous faisons », de dire M. Andrew Hart, directeur de l'Assurance de la qualité à la Sécurité maritime.

Cette mesure s'explique par le fait qu'elle supprimera dans une large mesure le double emploi. À l'heure actuelle, près de 70 % à 80 % de notre travail sur les navires classés de

égalité fait par les sociétés de classification.

En deux mots, nous respectons fidèlement les cinq priorités clés énoncées dans notre plan stratégique de la sécurité maritime et dans la mise à jour subéquente du plan pour 1999. Ce numéro de la *Sécurité maritime en rubrique* traitera des événements les plus intéressants qui se produisent actuellement au pays à cet égard. N'hésitez pas à nous soumettre vos questions et à nous faire part de vos commentaires que nous pourrions publier dans les numéros à venir. Notre adresse électronique est la suivante : marinesafety@tc.gc.ca

...suite de la page 2

Observations de Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime Etat de la situation



Bud Streeter

Amorcés l'an dernier, les travaux devraient être terminés d'ici à 2001. Pour renforcer notre effectif, nous comblerons, grâce à notre campagne nationale de recrutement actuel- lement en cours, certains postes vacants prévus dans notre orga- nisation. De plus, la campagne nous fournira des renseignements précis sur les groupes qui pourraient fournir les candidats aux fins des cours de perfectionnement, au cas où nos sources habituelles de recrutement continueraient de diminuer. Dans la même veine, notre programme national de formation commence à dispenser des cours sur les plus récentes modifications apportées à la réglementation et aux procé- dures, pour le bénéfice des employés de nos programmes essentiels.

Depuis quelques années, d'importants changements sont survenus. Pendant cette période, il convient de souligner que notre détermination à définir notre structure, notre mandat et nos priorités ainsi qu'à répondre aux besoins, aux demandes et aux exi- gences de la sécurité maritime n'a pas changé et continue d'être un élément prioritaire dans l'atteinte de nos objectifs.

Dans l'avenir, nous continuerons de tenir nos clients et nos partenaires de l'industrie bien informés grâce à notre rapport de situation annuel sur les objectifs de notre plan stra- tégique et à notre bulletin trimestriel. De plus, *Sécurité maritime en rubrique*, Canada a lancé avec fierté un nou- veau site Web national qui offre des hyperliens avec les pages d'accueil de la Sécurité maritime et des bureaux

transformer nos inspections en une méthode plus globale de vérification des systèmes.

Comme première étape, nous avons délégué l'été dernier les inspections en vertu du code international de gestion de la sécurité (code ISM). Des accords provisoires sont actuellement examinés pour la prochaine étape – les navires à cargaison sèche du type cargo hors mer. Nous espérons obtenir un consensus d'ici au 1^{er} avril 2000. Quant aux autres types de navires, la date cible a été fixée pour l'instant à la fin de septembre 2000.

Notre programme d'assurance de la qualité, qui fait partie intégrante de ce nouveau scénario, aura pour objectif d'effectuer une surveillance et de procéder à des vérifications aléatoires afin d'obtenir une analyse plus complète de nos programmes. Le programme, qui en est au début de sa mise en œuvre, peut nous aider à dispenser des services uniformes partout au pays.

Les vérifications nous fourniront une rétroaction directe sur tous les programmes que nous dispensons, y compris les inspections déléguées. Non seulement elles nous diront si nous accomplissons nos objectifs, et à quel moment, mais elles nous donneront aussi l'information néces- saire pour améliorer notre rendement. Pour pouvoir offrir un service supé- rieur dans un contexte de réforme de la réglementation, nous devons mettre à niveau nos outils électro- niques. Cette mise à niveau nous amènera à réaménager intégralement le Système de contrôle par l'Etat du port (CNEP), le Système de rapports d'inspection des navires (SRIN) et le Système automatisé de certification et d'examen (ACES). En bout de ligne, les nouveaux systèmes amelio- reront l'efficacité en éliminant le double emploi et en fournissant des rapports plus précis et plus opportuns.

Intervenue à ce cinquième numéro de la *Sécurité maritime en rubrique*, nous examinerons dans cette livraison la situation dans l'industrie et à la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada.

Nous prévoyons qu'une nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) sera déposée en première lecture à la Chambre des communes en mars, et nous espérons qu'elle sera rapidement adoptée. La modernisation de cette loi favorisera l'établissement d'une industrie maritime efficiente axée sur une exploitation sécuritaire, perfectionnée sur le plan techno- logique et en mesure de livrer concurrence à l'échelle mondiale.

Pendant que nous examinons divers moyens de nous imprégner de cette nouvelle vision de la sécurité maritime au Canada, nous continuons nos consultations, nos communications et notre collaboration avec l'industrie et les intervenants. Il est essentiel de se tenir au fait des tensions technolo- giques et économiques de l'industrie si nous voulons mener à bien des ques- tions comme la réforme de la LMMC. Nous continuons de dépendre de notre tribune nationale de consul- tation – le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Nous sommes heureux de signaler que laestruc- turation des assemblées semestrielles a permis d'améliorer l'échange d'information, la communication et l'administration efficace de nom- breuses questions diversifiées.

Des négociations se déroulent actuel- lement en vue de déléguer certains services d'inspection à cinq grandes sociétés de classification au Canada. Cette mesure vise à répondre aux exi- gences des propriétaires de navires, à supprimer le double emploi et à

Sécurité maritime

en rubrique

matières
Table des

3	Les avantages et contrôles liés à la délégation des inspections
4	La sécurité maritime lance un nouveau programme national de formation
5	Mise à jour du programme provisoire de conformité des navires à passagers
6	Systèmes de transport intelligents
8	Le Ministre dépose au parlement l'étude sur le pilotage
9	OVNI – « Objets de valeur en navigation internationale »
10	La nouvelle réglementation sur le jaugeage fait une différence importante
11	À la recherche d'inspecteurs en sécurité maritime
12	Quoi de neuf au Conseil consultatif maritime canadien?
14	Bulletin Explications de la Santé et sécurité au travail – Navires (SSTN)

Mise à jour sur la législation

NUMÉRO 5 – HIVER 2000

La réforme de la Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC) se fait actuellement en deux volets. En vertu du premier volet, le projet de loi C-15 a été produit. Ce projet de loi modifie la Partie I sur la propriété, l'immatriculation et l'hypothèque des navires et ajoute une nouvelle préambule à la Loi.

VOLET 1

Le projet de loi C-15 (chapitre 16 des Lois du Canada, 1998) a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, mettant ainsi en application les dispositions du Régime de pension des pilotes du Bas Saint-Laurent. Les dispositions, qui n'ont nécessité aucune stratégie de mise en œuvre ni modification du règlement, ont pris effet le 31 octobre 1998. L'article 11 du projet de loi C-15 (qui modifiait l'article 406 de la LMMC) est entré en vigueur le 31 octobre 1999, de pair avec l'application d'un programme et d'une stratégie d'inspection et de surveillance des petits navires, établis récemment. Les autres dispositions, qui ont trait au nouveau règlement sur le jaugeage et l'immatriculation des navires, a pris effet le 25 février 2000.

VOLET 2

L'été dernier, Transports Canada a demandé au Cabinet l'autorisation de présenter aux intéressés notre projet de loi associé au deuxième volet (LMMC 2000). À la suite des nombreuses observations reçues des intervenants, plusieurs révisions ont été apportées au projet de loi. En mars 2000, le Ministère prévoit déposer au Parlement un projet de loi définitif sur la LMMC.

Le Cabinet a aussi autorisé la rédaction d'un projet de loi créant un tribunal sur le transport multimodal qui sera connu sous le nom de Tribunal d'appel des transports du Canada. On peut trouver des renseignements sur ce tribunal ainsi que sur les poursuites administratives en vertu de la LMMC à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/lcss/TATC/main_f.htm

La modernisation de la LMMC repose fondamentalement sur la collaboration et l'appui que nous continuons de recevoir. Cette collaboration constante sur les questions qui intéressent et préoccupent la communauté maritime favorisera l'établissement d'un système de transport maritime sûr et durable.

Collaboratrice : Elisabeth Bertrand, Agent de projet, Projet de la réforme de la LMMC, Ottawa